Santa Cruz en la historia

Si la historia es la memoria de los pueblos, los hechos ocurridos en esta provincia hacen de Santa Cruz un sitio memorioso.

Es en el devenir de los hechos históricos que hicieron de la Patagonia un lugar atractivo, habitable y potencialmente productivo, de los que surgen los datos que erigieron la región como uno de los mayores puntos de interés turístico del país y del mundo.

Llámese casualidad o, mejor, causalidad pero todos los cronistas de viajes, desde Spigafetta hasta nuestros días pasando por Darwin que vió una maldición que Fitz Roy no alcanzó a vislumbrar, tuvieron para la zona las más prometedoras palabras.

Ese boca a boca desde 1506 hasta los albores del siglo XX no hizo sino reforzar esa mística patagónica que decía que en el sur de la Argentina había mucho por descubrir.

A este valor místico o mítico –según se verá más adelante- hay que sumarle ese nuevo concepto de Santa Cruz como sitio de descanso o para días.

En 1921 , Edelmiro Correa Falcón , gobernador del Territorio Nacional de Santa Cruz, se quejaba de que "la gran mayoría ignoraba si el viaje a Santa Cruz se realizaba por tierra o por mar" y que, por culpa de este desconocimiento "en la vida diaria era más fácil oír hablar de Petrogrado o de Mosul, que del Lago Argentino o del cerro Fitz Roy".

Para contrarrestar tal situación es que Correa Falcón –cuyo nombre cobró fama durante las huelgas de la "patagonia trágica"- dedicó un capítulo de su libro "Patagonia Argentina" a informar –como involuntario promotor turístico- que "No constituye ya -escribe en 1921- una aventura arriesgada , hacer una excursión por las tierras patagónicas" , al tiempo que describe con frondosos adjetivos "la belleza" del Lago Argentino y recomienda hacer excursiones a los lagos San Martín, Viedma y Buenos Aires para conocer una región que -opina el autor- debiera conocerse como la "Suiza Argentina".



Asimismo, anticipándose al éxito de las estancias turísticas, advierte que "el viajero hallará al paso infinidad de estancias cuyos propietarios, siguiendo una tradición nunca desmentida le brindarán la más exquisita hospitalidad".

Lo que maravilla de estas memorias (o historias) no es sólo la precocidad de esa concepción turística sino , también, que más allá de la incorporación de servicios e infraestructura edilicia, esa idea inicial sobre la cual rondan las palabras belleza, naturaleza, paisaje, hospitalidad y atractivos se mantiene incólume e incontaminada resguardando, ahora como entonces, el rango de "Patagonia pura".

Santa Cruz de punta a punta

Si hay algo que caracteriza a esta provincia, cuya extensión total la convierte en la segunda más grande del país después de Buenos Aires, es la convergencia de todos los climas y todos los paisajes: desde áridas mesetas hasta el valle más fértil; desde hielos eternos a cálidas playas.

Por ello no es raro que una sola provincia contenga dos sitios declarados "Patrimonio mundial de la Humanidad" (el glaciar Perito Moreno y la Cueva de las Manos; tres Parques Nacionales (el P.N. Perito Moreno, el P.N. Los Glaciares y el P.N. Monte León); un Monumento Natural (el Bosque Petrificado) y distintas Reservas Naturales.

FACON GRANDE:

"Mito y realidad de José Font"

Se llamaba José Font y a fines de 1921 era el único caudillo que continuaba sosteniendo la lucha iniciada meses antes por los peones rurales de Santa Cruz. Para el mes de diciembre ya hacía rato que la columna obrera del sur había sido, literalmente, liquidada... En voz baja se hablaba de fusilamientos masivos, de fosas comunes y, claro, de la huida del líder del movimiento, Antonio Soto, a Chile.

Font, que sin necesitarlo había decidido unir sus fuerzas y dotes de dirigente a la causa obrera patagónica, había empezado adhiriendo a los reclamos de los ferroviarios del ramal que en esos días unía Cerro Blanco con Puerto Deseado en el norte santacruceño. A la vera de esa vía se dirimiría el destino final de ese hombre simple y que, sin embargo, conseguiría sumarse a la mítica de esta tierra.

Lo apodaban "Facón Grande" por el tamaño del cuchillo que llevaba enganchado en la ancha faja negra de su cintura y su verdadera imagen ha quedado, involuntariamente, trocada para siempre (iesa es la magia del cine!) en las facciones que Federico Luppi le prestó para personificarlo en la película de Héctor Olivera "La patagonia rebelde". Fuera del glamour que otorga la gran pantalla, en los años 20' , José Font tenía poco más de cuarenta años y era, como se decía por aquí, un "pequeño estanciero". Lo cierto es que, comparando las dimensiones de los campos santacruceños con los de otras latitudes del país, se podría asegurar que "Facòn Grande" fue un terrateniente con todas las letras. Aún así y tal vez porque era un "patrón"sensible entendió de los reclamos de la peonada y se puso al frente de su escalada gremial. ¿Traidor a su clase? No, nada de eso... A pesar de su espíritu conmovido por la injusticia, "Facón Grande" conservó sus costumbres sociales y, en pleno conflicto, se desplazaba -sin perder el respeto de sus seguidores- por la estepa patagónica a bordo de un lujoso auto con chofer... Eso sí, el vehículo había sido requisado a un estanciero sordo a los pedidos obreros.

Tan extraña confluencia de ideales se deba quizá a qué, como escribió un enviado del diario "La Nación" José Font que "era considerado uno de los jefes más hábiles del movimiento", "tenía buenas armas y 20 camiones" , se negaba a pelear en los poblados porque sostenía que "eso era sacrificar vidas inútiles".

Y porque no creía en la necesidad de derramar sangre,


Momento de la detención de Font, de negro a la derecha de la fotografía.

"Facón Grande" intentó por todos los medios a su alcance de oficiar de mediador en el conflicto que enfrentaba a empleados y patrones, a los que se les sumaba el fuerte apoyo armado del Ejército Argentino, encarnado por el teniente coronel Héctor Benigno Varela.

De acuerdo al informe publicado en 1975 por el teniente coronel Jaime B. González Rubio bajo el titulo "Síntesis de las operaciones realizadas por RC10 Húsares de Pueyrredón durante los años 1921 y 1922 en la denominada Campaña Militar en Santa Cruz", José Font (alias Facón Grande) "es un gaucho, típico caudillo, de pocas palabras, que inspira confianza a sus seguidores, de nacionalidad catalán o uruguayo, se desempeña como tercer jefe del movimiento".

La confianza de quienes decidieron seguir a "Facón Grande", aún cuando él mismo les había hablado a los peones de los diarios chilenos que pedían justicia por los fusilados en Estancia "La Anita", los llevó al paraje Tehuelches (estación del tren).

Allí un confuso episodio narra las vicisitudes de una supuesta rendición y un posterior alzamiento de los "rebeldes" que terminó con varias muertes. El informe del coronel Varela asegura que el 20 de enero de 1920 se libró, allí mismo, en Tehuelches un combate en el que habían caído, entre otros no identificados, los principales cabecillas del grupo, "un tal Font, (a) Facón Grande, Leiva y otros..."

Como contrapartida a la versión oficial, un fotógrafo de Puerto Deseado (área de influencia del caudillo) consiguió hacer llegar a Buenos Aires la prueba de la infamia: las imágenes finales de José Font, sin sombrero y sin facón, fusilado frente a unos bretes por efectivos de la tropa de Varela.

Ese fue el controvertido fin del "tal Font" aludido por el coronel Varela... Su cuerpo fue a parar a una de esas fosas que se hicieron tan afamadas en esos días que hicieron trágica a la Patagonia... El auto, agenciado por "Facón Grande" para la "causa obrera patagónica", tuvo un destino que a Font le habría avergonzado: requisado por la Marina de Guerra, fue utilizado durante largos años como vehículo oficial en la ciudad chubutense de Comodoro Rivadavia.

Primer contacto en San Julián

El hijosdalgo Magallanes buscaba encontrar aquello de lo cual le habían llegado noticias: el nuevo mundo que había revelado Cristóbal Colón a Europa. Se lo tomó con calma y navegó y navegó, contra la adversidad, el escorbuto, el hambre y la fantasía de las serpientes monstruosas que, según contaban entonces, acechaban a los barcos desde las profundidades del mar. Tuvo varios encuentros con las Nuevas Indias antes de llegar a Patagonia… El primer avistaje de tierra firme en la zona fue la costa de lo que es hoy San Julián. Fue el 31 de marzo de 1520, día en que el Santoral conmemora a San Julián y con ese nombre bautizó a la margen marítima que lo recibió después de tantas vicisitudes...



Había partido en septiembre de 1519 , desde Sevilla, con cinco naos: Trinidad, San Antonio, Concepción, Santiago y Victoria, equipadas con hombres, anchoas, mostaza, higos, azúcar, quesos, ajos, alcaparras, garbanzos, vacas y otras menudencias. La escasez de vitamina C entre la partida de alimentos fue decisiva para el regreso: sólo 18 hombres,incluido Magallanes, a bordo de la mítica nao Victoria volvieron al puerto español de San Lúcar de Barrameda, pálidos y desmejorados pero con la mente cargada de imágenes: Qué había pasado en el otro mundo?

Hambre y frío fueron las primeras sensaciones que acompañaron a estos conquistadores a su arribo a tierras patagónicas. Spigafetta, cronista del viaje y el primero en dar cuenta de que aquí había un lugar al que se antojó llamar Patagonia, escribió: “Sacaron a tierra de los navíos las velas y otros atavíos y cortando ramas de árboles, hicieron en la ribera de la mar una devota capilla y al alzar de Dios, los buques advertidos con una señal hicieron una salva general”. Era Domingo de Ramos y se celebraba la primera misa en los que más tarde sería territorio argentino. Paralelamente, se bautizó a un aborigen con el nombre de Juan. El día anterior, Hernando de Magallanes y su famélico séquito habían desembarcado y tomado posesión de las tierras “en nombre de España”. El navegante mandó colocar una cruz en el cerro más alto que encontró como parte de la celebración.

El invierno fue excusa suficiente para permanecer en la región durante cinco largos meses durante los cuales fueron acotándose la comida y la vida de los hombres, algunos por causas naturales y algún otro según lo estatuido por las leyes españolas., como el capitán Gaspar de Quesada , quien pretendía cambiar el rumbo de la expedición. Como la pluralidad de ideas no regía en ese momento, fue condenado a muerte. El Banco Justicia, en las inmediaciones de Puerto San Julián, recuerda el primer ajusticiamiento de un hombre blanco en estas tierras. Los meses en San Julián le sirvieron a Magallanes para construir una casa de piedra para alojamiento de la maestranza y para ocuparse de la reparación de las naves que, después del largo viaje, lo necesitaban imperiosamente.

La historia del primer bautismo es bastante pintoresca pues Magallanes, que a esa altura había recorrido tres cuartos del mundo, se había sorprendido en Puerto San Julián por la ausencia de nativos. Curioso como era mandó a un pequeño grupo a buscar a los habitantes del lugar. Poco avezados, los expedicionarios volvieron con la noticia de que esa zona era desierta, sin ningún humano viviente en los alrededores. Grande fue la sorpresa del navegante cuando pocos días después se le presenta un noble ejemplar de la raza tehuelche. Lo sorprendente no fue sólo la presencia del aborigen sino, también, sus características físicas… Spigafetta opinó en sus crónicas:”Era tan grande este hombre que nosotros le llegábamos justo a la cintura. Era bien plantado y tenía la cara ancha y pintada de rojo, con aros amarillos alrededor de los ojos y algo así como dos manchas en forma de corazón en las mejillas. Su pelo era corto y teñido de blanco, y su vestimenta consistía en pieles de algún animal”. Lo que más llamó la atención de los expedicionarios fue el tamaño de los pies del visitante, al que llamaron “patagón” dando lugar a la leyenda de los gigantes patagónicos.

En realidad, se cree que el cronista, e incluso Magallanes, basaron su denominación en una afamada novela de caballería “Primaleón”, editada por primera vez en Salamanca en 1516 (según la teoría de Daniel Eisemberg), en donde surge por primera vez esa figura del aborigen de gran estatura. Años después los estudios realizados por otros exploradores sobre los esqueletos situados en los paraderos indígenas revelaron que la altura promedio del tehuelche era de 1,80 m., nada del otro mundo aunque hubieran nacido en él.

La presencia atemorizante al principio se tornó amigable, al punto de ser el destinatario del primer bautismo en esta tierra. El nombre fue obvio: “Juan Gigante”.Tras el tiempo transcurrido en San Julián, repuestas las fuerzas de sus hombres y los daños de las naves, Magallanes resuelve seguir hacia el sur al frente de la Trinidad, Concepción y Victoria. El 26 de agosto llegan al Río Santa Cruz donde son azotados por una terrible tempestad de la que salen con vida, al decir de Spigafetta, porque en los mástiles “aparecieron los cuerpos de San Telmo, San Nicolás y Santa Clara”. Alude el escriba de viaje a una antigua superstición marinera según la cual la aparición de los santos era signo inequívoco de protección y auxilio ante la calamidad.

El portugués Magallanes se sentía a esta altura de ese mapa austral, que le era ajeno, capaz de resolver lo que fuera y… siguió hacia el sur. El 21 de octubre de 1520 divisó una saliente de roca a la que, religioso como era, dio el nombre de “Cabo de las once mil vírgenes”.La visión del lugar lo cargó de energías para seguir más allá, hacia donde nadie había llegado. Tras nueve días de navegación y perder de vista a dos de sus naves: la San Antonio y la Concepción, Magallanes ve una columna de humo. Es la primera de muchas que verá mientras navega por un mar que le parece demasiado estrecho para serlo, pero el agua sigue siendo salada… El resplandor que guía a los navegantes hacia el sur proviene de los cráteres volcánicos de un territorio que Magallanes adivina es una isla: la Tierra del Fuego. La ruta náutica que había seguido es lo que hoy se conoce com Estrecho de Magallanes. Lo que se dice es que el navegante portugués tenía conocimiento de los mapas de Martellus Germanus (1489), Benhaim (1492), Waldsemuller (1507) y hasta de Leonardo Da Vinci (1514), algunos de los cuales incluían el dibujo del confín austral de América, el estrecho y el continente antártico, lo cual justifica con creces su aventura hacia tierras sureñas. El proceso de retorno fue penoso, con motines y duelos de espadas incluidos. En Sevilla, el seis de mayo de 1521, esperaba a Magallanes una grave acusación por haber perjudicado los intereses de la Corona al emprender –decían las autoridades – “una expedición sin rumbo fijo”. La sanción llegó, incluso a su familia: su mujer e hijos estaban bajo vigilancia para impedirles que se ausentaran de Portugal.El cargo más grave en su contra era el no haber encontrado un paso que comunicara al océano Atlántico con el Pacífico. Una injusticia cometida entonces que la toponimia posterior se encargó de subsanar.

Plueschow: El aviador que vino del fuego

En la zona del Lago Rico, en lo que se llama brazo sur del Lago Argentino, se levanta un monolito destinado a recordar la figura de Günther Plueschow. El lugar, bello en su diseño natural y sobrecogedor en su soledad, es el sitio en donde , en enero de 1931, perdieron la vida dos aviadores...Uno de ellos, era Plueschow.

La breve biografía de este hombre, a quien se le deben los primeros vuelos sobre el estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego, el Cabo de Hornos y el primer aterrizaje en Ushuaia comienza muy lejos de ese monolito...

Corría el mes de febrero de 1886... En el hogar de los Plueschow, honorable matrimonio de Berlín, ha nacido un niño al que sus padres, fanáticos de la ópera wagneriana, bautizan como Günther.

Años después, en plena Primera Guerra Mundial, la historia encuentra a Günther como un promisorio piloto en la colonia alemana de Tsingtau, en China Continental. Las alternativas allí vividas lo llevan, incluso, a la cárcel pero, por sobre todo, a la literatura ya que refleja sus experiencias en su primer libro “Aventuras del aviador de Tsingtau”.

Será porque la lejanía lo tentó o porque aún le restaban muchas aventuras por relatar... Lo cierto es que para el año 1925 Günther Plueschow se encontraba a bordo del velero Parma en un viaje alrededor del mundo con destino final en una región que se le antojaba mítica: Tierra del Fuego.

Aquella travesía lo llevó a conocer, además, las Islas Malvinas y el Cabo de Hornos pero una tormenta le impidió internarse en los canales fueguinos. No obstante, aquellas imágenes lo colmaron hasta desbordarse generosamente en su siguiente libro titulado “Viaje al país de las maravillas”.

La visión de aquel país de maravillas lo atrapó para siempre y, desde entonces, no hizo sino pensar en la manera de arribar, por fin, a esa tierra que lo había embrujado, enseñándole su perfil más afiebrado.

Hizo realidad su sueño cuando la empresa alemana Ernst Heinkel resolvió prestarle un biplano para realizar el relevamiento aéreo de la zona sur de la cordillera de los Andes, según lo encomendado por el Instituto Argentino de Cartografía.

En ese avión, reacondicionado por su amigo y compañero de aventuras Ernst Dreblow , bautizado con el atractivo nombre de “Cóndor de Plata” aterrizó en Ushuaia el cinco de diciembre de 1928.

Se convirtió , así, en el primero en unir por vía aérea a la Tierra del Fuego, el estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos con el país continental.

La intención de Plueschow, afianzada por sus periódicas expediciones en la cordillera patagónica y a lo largo del hielo continental, fue la de radicarse en la Argentina pero... el destino no acompañó esta decisión.

El 28 de enero de 1931, Günther Plueschow y su acompañante, el fiel Dreblow, murieron en un accidente aéreo causado por la rotura de un ala cerca del Lago Rico. Muy cerca de donde un monolito evoca a ese aviador que buscó el fuego y... hacia el fuego fue.

EL VASCO LARREGUI:

Dueño de una carretilla y... de su destino

Entre 1935 y 1936 , los pueblos de la costa atlántica supieron de la aventura raidística de un hombre que, munido de una carretilla, había resuelto unir dos puntos tan dispares como equidistantes: Comandante Luis Piedra Buena y Buenos Aires.
La empresa había surgido de una apuesta entre amigos: "A que no podés" ,"A que si puedo" y tomando su carretilla , Laregui inició su camino hacia el norte y hacia la leyenda del "loco de la carretilla". Estaba loco? No, simplemente, era vasco.
Natural de Pamplona, nacido en 1885, había llegado a la Patagonia, en busca de un porvenir como tantos europeos y lo de su viaje tan poco convencional fue sólo producto de un desafío de café, sólo que la tozudez de su estirpe lo llevó a recoger el guante. "Si estoy loco me encierro solo en el manicomio" afirmó más de una vez porque era hombre de vehemencia y de retos aceptar. Un cabeza dura de ley.
Y allí marchó Larregui, con 50 años de edad, su pelo rubio entrecano, sus cigarrillos cortos y sin filtro y su buen humor. Al llegar a Necochea ya había gastado 27 pares de alpargatas y en su vehículo, único compañero en el periplo, llevaba 100 kilos de peso entre libros, ropa, carpa y obsequios recibidos durante el raid. Se



había armado un arnés para arrastrar su carga y había forrado con goma de cubierta de auto la única rueda de su carretilla, nada más para que el andar sea "más suave" en ruta.
Si algo se le puede atribuir al "loco de la carretilla" es haber sido uno de los primeros personajes mediáticos y un pionero en lo que se denomina "manejo de imagen". Su derrotero fue solventado vendiendo la exclusiva de su arribo a los diarios de cada poblado y ciudad y también, con la venta de postales con su foto y autografiadas por el aventurero.
Tanto le gustó esta aventura de 14 meses que volvió a hacerlo tres veces más, con distintos destinos , hasta que encontró su refugio final. Su segundo recorrido fue desde Coronel Pringles hasta la frontera de Bolivia entre 1936 y 1938. La tercera ruta la emprendió en 1940 desde Villa María en la provincia de Córdoba y terminó en Santiago de Chile un año después. La última la inició en 1943 y la terminó en las Cataratas de Iguazú en 1949.
En Iguazú construyó su casa y allí se quedó hasta el cinco de julio de 1964, fecha de su muerte.
La televisión vasca rescató su historia en dos ocasiones, la literatura lo rescató a través del escritor vasco Txema Urrutia, el centro vasco de Chacabuco, una de sus paradas, lleva su nombre, y hace poco ,el nueve de abril en Piedra Buena, se lo homenajeó con un documental y un mural que reflejan su osadía.
Qué fue de la carretilla?:
El Museo del Transporte de Luján guarda aquella gloriosa carretilla con una inscripción que dice: "El andarín Guillermo Larregui hizo la proeza de venir a pie, conduciendo una carretilla desde el lejano territorio de Santa Cruz hasta Luján, recorriendo 700 leguas en los años 1935 a 1936."
Larregui dixit:
Si de algo no se privó Guillermo Isidoro Larregui Ugarte –según rezaba su partida de nacimiento-era de comentarle a los diarios los fundamentos de su aventura rutera: "Nos hallábamos -en Comandante Luis Piedra Buena-reunidos con varios amigos, comentando los records deportivos. Yo les decía que no siempre el ruido que se hace en torno de una prueba deportiva guarda relación con el esfuerzo". Su afirmación exacerbó a sus interlocutores."Yo –contaba Larregui- me animaría, les dije, a cruzar toda la Patagonia a pie y a ir hasta Buenos Aires con una carretilla. Lo tomaron a broma y uno de ellos me trajo una carretilla. Luego, cuando vieron que yo me disponía a emprender el viaje y que la cosa iba en serio, se sorprendieron".
Y así fue : "Cuando salí de Santa Cruz, la gente decía: Ahí va Larregui con su carretilla. ¡Está loco! Lo mismo decían mis compañeros, pero yo les contestaba: No importa, iré yo solo al manicomio" comentó el hombre armado de una carretilla.
Su frase favorita? "Nadie me podrá quitar la dicha de ser dueño de mi propio destino"… Tal cual.



Puente sobre el Río Santa Cruz en Piedra Buena hoy.

ASALTO A LA INOCENCIA:

Butch Cassidy en Río Gallegos

Existe en Río Gallegos, una esquina en la intersección de las calles Roca –una de las principales- y Sarmiento, que hoy se erige como un lugar netamente comercial. A principios de siglos las cosas allí no eran igual de tranquilas...
En 1905 la imagen que reflejaba el lugar era la de un sitio quieto y solitario. Un edificio sólido e impersonal, con las ventanas alargadas como las horas de esos días y con un palenque para atar a los caballos que eran,dicen, demasiado enérgicos para lo que la época demandaba...
Una tarde de febrero , poco antes de las tres de la tarde, cuando nadie -o casi nadie circulaba por las calles de Río Gallegos, se escucharon poco viriles gritos desesperados, galopes desenfrenados y hasta unos cuantos disparos...
En menos de diez minutos el pueblo lo supo: ¡Habían asaltado el Banco de Londres y Tarapacá! Pero... quiénes habían sido?
La respuesta a esa pregunta era, casi, tan dolorosa como el robo mismo... Porque, en definitiva, los asaltantes, sin derramar una gota de sangre y casi sin violencia, se habían alzado sólo con un el agradable monto de 23.000 pesos dinero suficiente, entonces, para pagar la mensualidad a 920 peones rurales... Entonces porqué tanta pena? La herida era, sin dudas, porque esos atrevidos forajidos se habían robado, nada menos, que la inocencia de una pequeña sociedad...
Río Gallegos era, en esos días, un jovencísimo y acogedor poblado, siempre abierto a nuevos habitantes... sobre todo cuando se trataba de personas supuestamente acaudaladas...
En menos de un mes, un par de simpáticos extranjeros -presentados a sí mismos como Mr.Linden y Mr.Brady , interesados en invertir en establecimientos ganaderos- se metieron en un bolsillo a la gente del pueblo... Se alojaron en el Argentino, el hotel más lujoso de ese tiempo y escenario –poco antes- del banquete con el cual se agasajó a Julio Argentino Roca, primer presidente argentino en llegar a estas latitudes.
Nunca les faltaban a Mr.Linden y Mr.Brady, cuyo atractivo residía en su interés por comprar campos en Santa Cruz, invitaciones a comer. Los lugareños se disputaban su compañía en las mesas de los bares y restaurantes locales... Los mozos se desvivían por atenderlos porque eran sumamente generosos con las propinas... Los comerciantes se peleaban por contarlos entre su clientela... Cuando necesitaron asesoramiento financiero, los pobladores no dudaron en señalarles el Banco de Tarapacá... Sin saberlo, ofrecieron información vital para garantizar el éxito del asalto...
Durante muchos días las tertulias en el Club del Progreso, en el Café de Farina y en el restaurant del Argentino, estuvieron dedicadas a comentar el asalto. Era el asombro de una sociedad ante la repentina decisión de tan caracterizados señores de convertirse en delincuentes.
De a poco, junto con la esperanza de atraparlos, el tema del robo fue raleando en las conversaciones de café...
Pasó todavía algún tiempo hasta que una comunicación judicial les hiciera saber que sus excompañeros de tertulias eran los famosos asaltantes de bancos y trenes Butch Cassidy y Sundance Kid.
Río Gallegos nunca volvió a ver los 23.000 pesos ni a los asaltantes... En cuanto a su inocencia, volvió a recuperarla para perderla muchas veces más en su camino de pueblo a ciudad.



Pesca deportiva en Los Antiguos

"Saint Exupèry, el pasajero"

Antoine de Saint Exupèry, escritor francés ,fue -como todo el mundo sabe- el autor de esa obra maestra del humanismo literario infantil llamada "El principito". También fue piloto de guerra y experto aviador civil. Para Río Gallegos , fue un pasajero...

De la amplia gama de personajes en la vida de la ciudad, la mayoría vivió y murió su historia en Río Gallegos ...Pero hay otros, cuya fama estaba destinada a crecer lejos de nuestro ámbito urbano, que se limitaron a pasar por aquí...

Uno de ellos fue el célebre Carlos Gardel que, en l907 y a bordo del vapor "Chaco", pasó por Gallegos en calidad de liberado del penal de Ushuaia al tèrmino de un episodio oscuro de su vida que la mitología gardeliana se ha encargado de encubrir durante muchos años.

Por circunstancias mucho más claras y más felices, otro pasajero ilustre de la ciudad fue Saint Exupèry...

El 12 de octubre de 1929, Antoine de Saint Exupèry llegó a Buenos Aires para hacerse cargo de la Dirección de Explotación de Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, empresa entonces naciente que se aprestaba a extender sus redes hacia el interior del paìs.

El dos de abril de 1930 es el mismo Saint Exupèry, comandando un Laté XXVIII, quien inaugura la extensión de los vuelos a Río Gallegos.

En su estancia en la ciudad, el escritor y piloto francés conoce la hospitalidad de una amable mujer conocida como la abuela Paredes. Es en su casa en donde se realiza la celebración de ese vuelo inaugural en una fiesta de la que se habló por muchos años, y que contó con la presencia del gobernador del territorio, el prefecto, la tripulación de la aeronave y Saint Exupèry , quienes fueron agasajados con una paella preparada por su anfitrión: Domingo Paredes.

El Saint Exupèry que Santa Cruz conoce entonces es un joven de 30 años , cordial, discreto y de finísimo trato, que sorprende por su lúcida y antirromántica visión del mundo y de sus contemporáneos, como así por su temeridad, que revela a un hombre amante de los grandes desafíos...

Convivía, sin embargo, con ese hombre de acción el reflexivo y ensimismado en llenar hojas y hojas de papel con misteriosas anotaciones que ,tras cumplimentadas, guardaba desordenadamente en unos bolsillos que siempre parecían demasiado chicos para tamaño cargamento.

Cuenta una anécdota de quienes pudieron conocerlo lo poco que él permitía que en una oportunidad, durante una travesía aérea desde Trelew hasta Comodoro Rivadavia, sus compañeros de viaje se sorprendienron porque en gran parte del vuelo su piloto permaneció semiinclinado sobre sus rodillas...Si bien el aterrizaje se produjo con éxito en tierra comodorense, sus partenaires del aire le hicieron conocer a Saint Exupéry su preocupación por la actitud observada durante el viaje.

-"Ah -dijo el francés- es que como me sé la ruta de memoria aprovecho el tiempo para leer un buen libro".

Aquel primer vuelo a Río Gallegos había sido ya un reto para Aeroposta Argentina pero no fue suficiente para el intrépido francés quien, tras el glorioso y bienvenido aterrizaje en nuestra ciudad, decidió sobrevolar el estrecho de Magallanes.

Mil novecientos treinta es el año que lo encuentra como pasajero de Río Gallegos y también el año de su primer contacto con sus lectores: publica la primera edición de "Vuelo de noche".

Qué pensaba mientras volaba hacía aquí o cuando sobrevolaba nuestra ciudad? Su experiencia en este lugar... conmovió en algo su sensibilidad como para volcarla en alguna imagen de su literatura? Son estos interrogantes de los que nunca obtendremos respuesta.

Como contrapartida su exótica figura enfundada en un largo saco de cuero sí quedó impresa en la memoria de quienes lo conocieron en su breve paso por la ciudad.

Y fue esa memoria la que se estremeció cuando, desde Alemania, en plena Segunda Guerra Mundial, se informó que el el avión de Saint Exupèry había sido derribado, en llamas, sobre el mar.

Desde ese día, nueve de agosto de 1944, nada se supo de la nave ni de su pilotos... Acaso murió en el incendio de su avión o, tal vez Saint Exupèry , tal cual escribió en "El principito" simplemente ... "para su evasión, aprovechó una migración de pájaros silvestres".